

Révision de la fiscalité sur les carburants gazeux: un pas dans la bonne direction

La procédure de consultation relative à une modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales court jusqu'au 21 janvier. Elle prévoit une exonération fiscale des carburants gazeux et écologiques dans le but de réduire la pollution due au trafic routier. Plusieurs arguments plaident pour la concrétisation du projet

Pour que l'automobiliste trouve une incitation dans le passage au gaz naturel, il faut que le surcoût puisse être amorti en l'espace d'environ quatre ans

Jean-Marc Hensch *

** Directeur de l'Association suisse de l'industrie gazière.*

En 2003, les Chambres fédérales ont accepté sans opposition une motion qui demandait au Conseil fédéral de lancer sans délai une procédure de modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin), dans le but de réduire rapidement les émissions de CO₂ et d'abaisser la pollution atmosphérique due au trafic routier. Le texte prévoyait d'abaisser l'imposition du gaz naturel, du biogaz et du gaz liquide utilisés comme carburant d'au moins 40 centimes par litre équivalent essence. Sous la pression de différents groupes d'intérêts, le bioéthanol, l'ester méthylique et les huiles végétales sont venus s'ajouter au projet au cours des travaux préparatoires.

L'économie gazière suisse soutient ouvertement le projet de loi proposé, qui, sous l'angle des carburants gazeux, correspond tout à fait à la motion. Sur le principe, elle n'est pas non plus contre une extension à d'autres carburants propres, à condition toutefois que la révision de la Limpmin n'en soit ni entravée ni retardée. Il ne faudrait en aucun cas que des



controverses autour de l'encouragement du bioéthanol servent de prétexte pour renoncer à la mise en œuvre du dégrèvement fiscal des carburants gazeux le 1er janvier 2007.

Plusieurs études attestent les avantages des véhicules propulsés au gaz naturel par rapport à ceux fonctionnant à l'essence ou au diesel pour ce qui est des émissions de CO₂. Les moteurs à gaz permettent de réduire les émissions de 17 à 30% pour les voitures et les véhicules utilitaires légers. La comparaison est aussi favorable aux véhicules à gaz naturel si l'on considère les processus en amont. De plus, les moteurs à gaz (de demain promettent une diminution supplémentaire des polluants et une nette réduction des émissions de CO₂, même dans la catégorie des poids lourds.

L'adjonction de biogaz permet une réduction proportionnelle les émissions de CO₂, ce qui confère un atout supplémentaire aux véhicules à gaz naturel. Les poids lourds peuvent déjà contribuer à l'amélioration du bilan de CO₂ en l'état actuel de la technique. A la suite d'une convention cadre entre l'économie gazière et Biomasse Suisse (entité en charge de la production d'énergie à partir de la biomasse), le biogaz peut être injecté sur le réseau de gaz naturel et distribué dans toute la Suisse. La convention prévoit un taux minimal de 10% de biogaz dans le gaz naturel vendu la colonne. La part du biogaz est aujourd'hui déjà d'environ un tiers.

Les mesures de réduction des émissions du trafic motorisé s'im-

posent de toute urgence, surtout dans les villes et les agglomérations. Il faut faire baisser les émissions d'oxydes d'azote, précurseurs de la formation d'ozone et de poussières pouvant se fixer dans les poumons. Le remplacement de véhicules à essence ou diesel par des véhicules roulant au gaz naturel et au biogaz (qui présente un bilan neutre en termes de CO₂) est une mesure adéquate pour y parvenir. Les véhicules à gaz naturel peuvent réduire les émissions polluantes classiques de 60 à 95% et le potentiel de formation d'ozone de 95%. L'encouragement des véhicules à gaz naturel est une solution efficace, même compte tenu de l'arrivée de nouvelles technologies dans le segment des véhicules à essence ou diesel. En misant sur le gaz naturel carburant, on peut rouler très proprement, en utilisant des technologies comparativement simples et moins chères.

La réduction de l'impôt sur les huiles minérales doit être réalisée sans affecter les recettes fiscales. L'opération est garantie par un relèvement extrêmement modeste de l'impôt sur l'essence. A la colonne, les répercussions sont minimes: la réduction de la fiscalité sur les carburants gazeux entraînera une augmentation du prix de l'essence de seulement 0,3 ct./l dans un premier temps, puis de 1,2 ct./l à partir de 2010.

En faisant bénéficier le gaz naturel carburant d'un dégrèvement fiscal et le biogaz d'une exonération totale, on rend justice aux qualités écologiques de ces agents énergétiques. La personne qui dé-

cide de rouler au gaz naturel doit compter avec un investissement supplémentaire de 2500 à 6000 francs à l'achat d'un véhicule neuf. Pour que l'automobiliste trouve une incitation économique dans le passage au gaz naturel, il faut que ce surcoût puisse être amorti en l'espace d'environ quatre ans. De son côté, l'économie gazière a déjà investi plus de 25 millions de francs dans l'extension d'un réseau de stations de remplissage en passe de couvrir tout le territoire national, jetant ainsi les bases d'un trafic routier respectueux de l'environnement en Suisse.

Les taux d'exonération proposés pour les carburants gazeux correspondent grosso modo à ceux de la directive européenne pertinente. Ils répondent par ailleurs à l'objectif de diversification prévoyant des alternatives aux carburants liquides. L'Union européenne (UE) vise une proportion de 15% de carburants gazeux sur la consommation totale de carburants à un horizon de 15 ans.

Fin 2004, plus de 1200 véhicules propulsés au gaz naturel roulaient sur les routes de Suisse. Le réseau de distribution du gaz naturel carburant compte quelque 50 stations de remplissage; il sera développé à une centaine de stations d'ici fin 2006 en prévision de l'entrée en vigueur de la révision de l'impôt sur les huiles minérales. Conscient de son rôle de modèle, le Conseil fédéral vient de décider d'acheter une certaine proportion de véhicules à gaz naturel pour renouveler le parc automobile de la Confédération. ■

